

تحلیلی از آینده مبهم دریانوردی ایران

در «روزنامه دریایی سرآمد»

## دریانورد رانمی‌شود فقط باتئوری دریانورد کرد و به دریافرستاد

**سپهر** گروه اقتصاد دریا-ایرج گلشنی - دریانوردی، یکی از مشاغلی است که به فن نزدیک است تا علم. مشاغلی که به حوزه علم نزدیک هستند- مانند ریاضی محض، شیمی محض، ادبیات و ... علمی مدرسه ای هستند و از صفر تا صد، در کلاس درس قابل آموزش و یادگیری هستند.اما مشاغلی که به فن نزدیک هستند را نمی توان فقط در مدرسه ودانشگاه آموخت، بلکه بعد کارکردی، تمرین عملی و مهارت مستقیم جزء اصلی و لایفتک آن هاست!

براساس تحلیل روزنامه دریایی اقتصادسرآمد، دریانوردی یکی از این دست مشاغل است که فقط در مدرسه و دانشگاه قابل آموزش نیست؛ زیرا دریانورد رانمی‌شود فقط با تئوری دریانورد کرد و به دریافرستاد؛ بلکه تمرین عملی و آموزش حضوری و مهارت یدی نیاز دارد.

روش استاد-شاگردی که امروزه از اعتبار و اهمیت بسیار بالایی برخوردار است، روش مفید و مؤثر برای آموزش و یادگیری دریانوردی است تا جایی مهم است که نمی توان تصور کرد که بدون آموزش عملی بشوان دریانورد قابل قبولی به جامعه تحویل داد.

در کشورهای پیشرفته -مانند کره جنوبی، ژاپن و ساییری که در حوزه دریا و دریانوردی حرفی برای گفتن دارند-دانشکده های علمی - کاربردی مأمور تربیت دریانورد، مهندسین دریا و سایر مشاغل مرتبط هستند.

اما در برخی کشورها-از جمله ایران-به نظر می رسد که بخش ثئوری بر بخش عملی می چربد و فارغ التحصیلان حوزه دریا از ثئوری ها پُر می شوند؛ در حالی که نیمه ی لیوان عملیاتی آن ها به شدت خالی است.

این روند ثئوری پروری، نمی تواند دریانورد راستین تقدیم به جامعه کند، این است که سه اتفاق عمده برای یک فارغ التحصیل دریایی ایران می افتد: اول: بخشی از دانشی آموختگان بعد از فارغ التحصیلی به سراغ مشاغل دیگر می روند و برای آن ها از دریا و دریانوردی چیزی جز یک مدرک باقی نمی ماند. دوم: جذب مشاغل اداری می شوند و به جای فعالیت و سیر در دریا، روی صندلی چرخ دار اداره، این طرف و آن طرف می شوند. سوم: جمعیت کوچکی از این فارغ التحصیلان، جذب بازار کار در حوزه دریا

##### معاون بنادر و دریانوردی هر مزگان خبر داد؛

## ارائه سالانه بیش از ۱۲ هزار خدمات راهنمایی در بندر شهید رجایی

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی هر مزگان رایبه سالانه بیش از ۱۲ هزار خدمات راهنمایی در بندر شهید

در نشست هماهنگی راهاندازی خط مسافری دریایی میان ایران و عراق:

## بندر خر مشهر مصمم به توسعه گردشگری دریایی داخلی و بین المللی است



مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: ضروری است که در بحث تسهیل و سرعت در تبادلات تجاری میان بندر خر مشهر و بنادر بصره و همچنین راه اندازی سفر آزمایشی دریایی بین دو طرف اقدام فوری انجام گیرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، علی عسکری در نشست هماهنگی برای راهاندازی خط مسافری دریایی میان ایران و عراق در بندر بصره، با تاکید بر اشتراکات موجود میان ملت ایران و عراق، اظهار داشت: ملت‌های دوست، همسایه و شریف ایران و عراق پیوند ناگسستنی دارند که حماسه عظیم اربعین حسینی، بزرگترین و مهمترین مهر تایید بر این ارتباط و اشتراک حیاتی و صمیمانه دو کشور است.

وی با اشاره به هدف سفر خود به بصره به منظور هماهنگی و پیگیری جدی برای راه اندازی سفر دریایی از بندر خرمشهر به بصره و بالعکس، بیان کرد: بندر خرمشهر آمادگی کامل خود را جهت برقراری این سفر دریایی اعلام می‌کند.

مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر گفت: بر اساس بیانات مهم و حیاتی مقام معظم رهبری در رابطه با اقتصاد دریامحوری و همچنین سیاست‌های دولت جمهوری اسلامی ایران، بندر خرمشهر برای توسعه گردشگری دریایی داخلی و بین‌المللی از جمله میان ایران و عراق مصمم است.

وی با تاکید بر اینکه به منظور بررسی نقاط ضعف و کمبودها باید یک سفر آزمایشی از بندر خرمشهر به بصره انجام شود، بیان کرد: راه‌اندازی و شروع یک سفر دشوار نیست، اما نگهداری از این ظرفیت و

استمرار آن، بسیار مهم و نیازمند تلاش و همت اساسی است.

به گفته: سفر دریایی را باید برای عموم مردم جذاب و زیبا جلوه داد، از این جهت باید یک بسته تسهیلاتی با هماهنگی میان کشورهای ایران و عراق تهیه شود تا زمینه‌ساز استقبال مردم دو کشور از سفر دریایی باشد.مدیرکل بندر و دریانوردی خرمشهر با اشاره به روابط تجاری میان بندر خرمشهر و بنادر عراق، گفت: ما همچنین در بندر خرمشهر این آمادگی را داریم که علاوه بر دیگر بنادر، با بندر واصلیه عراق ارتباط تجاری و مسافری داشته باشیم.

می شوند و به دلیل نداشتن تجربه لازم، به نوعی کارآموزی را شروع می کنند و تلاش می کنند ثئوری ها را در عمل پیاده کنند تا در بتوانند وارد کار اصلی شوند. در حقیقت، آن ها آمادگی ورود به کار را ندارند. آمادگی آن ها نسبی است و در حد یک مشتت ثئوری و درس های حفظ کردنی است و از مهارت و کاربست آن ثئوری ها ناتوانند.

این بدان معناست که کلاس درس برای آن ها تمام نشده و آن ها مدت زیادی را باید صرف یادگیری واقعی -در مقابل یادگیری مجازی و ثئوریک- کنند. مسأله زمانی پیچیده می شود که ما بدانیم، بخش بزرگی از دانشجویان امروزمین کشور ما نه تنها فاقد مهارت یدی هستند، بلکه در تمام عمر شان حتی یک ساعت سفر دریایی نداشته و یک نصف روزشان در دریا نگذشته است!

تمام تجربه آن ها به سفری به شمال و قدم زدن در ساحل برمی گردد و این نمی تواند برای پرورش یک دریانورد یا هر کسی که شغلش مرتبط با دریا باشد، معنا و مفهومی داشته باشد.

این نظریه را با جمعی از دانشجویان دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیر کبیر به محک آزمون گذاشتیم و متأسفانه متوجه شدیم که بخش بزرگی از دانشجویان مذکور- به عنوان جامعه آماری ما- هرگز ساعتی را در دریا نگذرانده اند و به طور کلی دربارہ دریا، هیچ تجربه قابل توجهی نداشتند.

وقتی موضوع را با استادان حوزه مهندسی دریا درمیان گذاشتیم، عده ی از آن ها این نقص را نپذیرفتند، عده ای گفتند با اردوها و کارگاه های آموزشی، بخشی از



این نقص جبران می شود و عده دیگری گفتند که مهندسی دریا، طراحی و ساخت بدنه کشتی و امثال این ها اصلاً نیازی به تجربه دریایی ندارند! تجربه دریایی فقط در خصوص برخی مشاغل مانند دریانوردی لازم است.

اما واقعیت این است که زندگی و کار در فراساحل نیاز به تجربه دریایی دارد؛ زیرا حداقل این است که شاغل در سواحل بتواند آب و هوای منطقه را نه فقط تحمل کند، بلکه از آن لذت ببرد. بدیهی است یک نفر که از کویر خشک به شرجی سواحل برود، به آسانی نمی تواند آب و هوای جدید منطق شود.

از این گذشته، وقتی یک مهندس کشتنی، مهندس دریایی یا دریانورد پا روی عرشه کشتنی می گذارد و بنا به شرایط به دریا می زند، باید درک قبلی و حس آشنایی با محیط داشته باشد که چنین نیست و این روند، آینده دریانوردی ایران را به چالش می کشد.

نسل گذشته دریانوردان ایران، بسیار قوی و پرافتخار هستند و ما انتظار داریم رو به آینده هم این افتخارات تکرار شود. بخشی از این افتخار آفرینان و دریانوردان خیره هم نگران آینده دریانوردی ایران هستند.

این است که آینده دریانوردی را می توان یکی از نقاط هشدار تلقی کرد و به آن توجه داشت. رسانه ها خوب است صحت و سسقم این دیدگاه را با مصاحبه با دریانوردان شاخص و دریانوردان آینده، استادان دانشکده ها و مدارس پرورش آینده‌گان دریا در میان بگذارند و نظرات را منعکس کنند تا اگر نقطه هشدار ی وجود دارد، مسئولان متوجه آن نقطه هشدار بشوند.

سواحل مکران منطقه کوه مبارک، بندر صنایع انرژی بر پارسیان و اسکله خرای قشم و همچنین بندر خمیر نیز از جمله مسیرهایی چهار گانه ای جدیدی است که عملیات راهنمایی در پهنه دریایی ذکر شده در حال انجام است.

مکی زاده با تاکید بر اینکه موتور پیشران کشور تقویت زیرساخت‌های دریایی و اقتصادی با استفاده حداکثری از توان داخلی و شرکت‌های دانش پایه است عنوان کرد: سازمان بنادر و دریانوردی در جهت افزایش سرعت عملیات خدمات راهنمایی و امر جستجو و نجات، نوسازی ناوگان را مسورد توجه قرار داده است.

است.مکی زاده بیان کرد: ارائه خدمات که از گذشته در بندر شهید رجایی، باهنر، اسکله مجتمع فولاد، کشتی سازی و صنایع فر ساحل ایران (ایزو ایکو) و همچنین بنادر لنگه و کیش صورت می گرفت، این خدمات در مسیرهای چهارگانه جدیدی نیز در دستور کار قرار گرفته و با استقرار مرکز فرعی VTS عملیات یاد شده در این مراکز نیز در حال انجام است.

معاون دریایی اداره کل بنادر و دریانوردی با تاکید بر لزوم ارتقای سطح ایمنی دریایی بویژه در امر پهلو دهی و جدا سازی شناورها هم‌راستا با نقش حاکمیتی سازمان بنادر به عنوان مرجع دریایی کشور تصریح کرد: انجام خدمات در

مدیرکل بنادر و دریانوردی امیر آباد خبر داد:

## الحاق یک دستگاه مکنده غلات ۳۰۰ تنی به تجهیزات عملیاتی بندر امیر آباد



مدیرکل بندر و دریانوردی امیرآباد از الحاق یک دستگاه مکنده ۳۰۰ تنی غلات به تجهیزات عملیاتی این بندر در سال جاری خبر داد و گفت: این مکنده ۳۰۰ تنی در بندر امیرآباد مونتاژ و در حالت فعالیت می باشد.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمد علی موسی پور گرچی با اعلام این خبر گفت : با الحاق این مکنده غلات به تجهیزات تخلیه و بارگیری، تعداد مکنده های غلات در این بندر به ۱۴ دستگاه رسید که در سرعت تخلیه و میزان حجم عملیاتی بندر تاثیر مثبتی خواهد داشت.

مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد افزود: این بندر بعنوان هاب غلات شمال کشور شناخته می شود و با توجه به احداث ۱۰ باب سیلوی نگهداری غلات توسط سرمایه گذاران بخش خصوصی و نیاز به تسریع فرایند تخلیه و بارگیری ، یک دستگاه مکنده ۳۰۰ تنی در سال جاری به تجهیزات بندر افزوده شد تا علاوه بر بهبود روند عملیات، میزان توقف کشتی ها در لنگر گاه به حداقل برسد.

وی با اشاره به درخواست ها و توقع تجار و صاحبان کالا به انجام سرویس و خدمات مطلوب به کشتی ها در بندر امیرآباد اظهار داشت : یکی از شاخص های مهم و حفظ مشتریان در بندر و جذب صاحبان کالا، کیفیت انجام خدمات و تسهیل و تسریع این فرآیندها می باشد که هدف همه دستگاه های دولتی و خصوصی مستقر در بنادر همین بوده و سعی کرده ایم از بدو ورود کشتی ها به لنگر گاه، روند تخلیه و بارگیری مجدداً تا خروج کشتی از بندر را بصورت دقیق پایش نموده و موانع و چالش های آن را با همکاری دستگاه های ذی ربط به حداقل برسانیم تا رضایت مشتریان حاصل شود.

موسی پور : تسریع و ارتقا نرم عملیات در تخلیه انواع کالاها خصوصاً کالاهای اساسی، ارتقا سطح امنیت غذایی و تجهیز و تکمیل زیرساخت‌های بندری به دستگاه‌های مدرن تخلیه و بارگیری را از اهداف مهم بکارگیری این نوع دستگاه‌ها عنوان کرد.

مدیر کل بنادر و دریانوردی امیرآباد در پایان توضیحات خود بیان داشت : این مکنده توسط بخش خصوصی تامین و به این بندر منتقل و ظرف مدت چهار ماه مونتاژ و در چرخه عملیاتی قرار گرفت و قادر خواهد بود روزانه ۳۵۰۰ تن انواع غلات را از کشتی تخلیه نماید.

پیدا کرده و در مجموع ۱۵ هزار و ۶۶۰ تن ای.یو در بندر بوشهر تخلیه و بارگیری شده است.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر تصریح کرد: در سه ماهه امسال شمار شناورهای ورودی بندر بوشهر با افزایش ۲۷ درصدی به ۴۷۸ فروند و شمار شناورهای خروجی با افزایش ۴۳ درصدی به ۴۵۹ شناور رسید.

شکیبی نسب ادامه داد: آمار تردد مسافر در بندر بوشهر حداقل این بندر تا جزیره خارگ انجام شده طی مدت سه ماهه ۱۰ هزار و ۵۰۰ مسافر است.

وی یادآورد شد: میزان درآمد بندر بوشهر در سه ماهه امسال رشد ۱۱۸ درصدی تجربه کرده که این مهم نوبدبخش شتاب بخشی به روند اجرای طرح‌های توسعه‌ای بندر بوشهر است.

شکیبی نسب افزود: با هدف توسعه فعالیت‌های بندری در بوشهر اکنون پروژه های عمرانی مجتمع بندری نگین و بویژه جاده دسترسی با روند مطلوب و قابل قبولی در حال اجرا است.



سه‌شنبه ۱۲ تیر ۱۴۰۲ - سال هشتم - شماره ۱۹۵۶

### دریایایه

یادداشت

دریانوردها به مدارس بیایند

**امید متین -** چندی پیش در مدرسه، بحثی در گرفت و معلم کلاس از دانش آموزان درباره شغل پدرشان پرسید. می گفت پدر شما چه کاره است و کمی در باره شغل پدرت اگر مایل هستی حرف بزن.

هر کدام از بچه‌های کلاس که مورد خطاب معلم قرار می گرفتند، شغل پدر را می گفتند و در باره اش حرف می‌زدند تا این که نوبت رسید به یکی از هم کلاسی‌ها که گفت پدرم دریانورد است. برای همه جالب بود. تقریباً تا آن موقع نشنیده بودم که کسی دریانورد باشد. کلاس مشتاقانه ساکت شد تا بداند دریانوردی چیست و پدر همکلاسی ما دقیقاً چه می کند. چشم‌ها و گوش ها رفت به سمت همکلاسی. اما همکلاسی در سکوت به معلم نگاه می‌کرد و لبخند می‌زند!

معلم گفت: در باره شغل پدرت مایل هستی حرف بزنی و برای ما بگویی چه شغلی است و پدر شما چه کارهایی می‌کند؟شانه‌ای بالا انداخت و گفت: من دوست دارم در باره پدرم و شغلش حرف بزنم؛ اما دقیقاً نمی‌دانم چه باید بگویم؛ چون دقیقاً نمی‌دانم چه می‌کند؛ فقط می‌دانم که دریانورد است. با کشتنی می‌روند توی دریا. گاهی چند روز و گاهی یک هفته هم به‌خانه نمی‌آید. اما آن‌جا در دریا چه می‌کند را نمی‌دانم.

معلم هم به فکر فرو رفت. به نظر ما و هم مثل ما داشت فکر می‌کرد که یک دریانورد واقعاً چه می‌کند؟

معلم کلاس شروع کرد به حرف زدن در باره دریانوردی، اما خیلی راحت می‌شد فهمید که آقا معلم هم واقعاً نمی‌داند دریانورد چه کاری می‌کند. در باره ماهی‌گیری صحبت کرد که می‌شد صیاد و کارش می‌شود صید. صیاد آب‌ها همان دریانورد است؟ در باره حمل و نقل بار با کشتی گفت. در باره کشتیرانی و ملوانی هم حرف زد اما ما نفهمیدیم به کدامیک از این‌ها می‌گویند دریانورد. آیا همه این‌ها دریانورد هستند؟ پادریانوردی شغل متفاوتی است؟

از آن روزه چند روزی به همکلاسی‌مان گفتم که از پدرش بپرسد بگوید که شغل دریانوردی دقیقاً چه جور شغلی است. اما هر بار حرف‌هایی تحویل ما داد که همه می‌دانستیم. دریانورد کسی است که به دریا می‌رود و روی کشتی کار می‌کند و کشتنی‌ها بار حمل می‌کنند و... بالاخره دریانوردی را نفهمیدیم چیست. خوب است دریانوردها به مدارس بیایند. کمی ما را با شغل دریانوردی آشنا کنند؛ شاید از میان ما کسانی علاقه‌مند به دریانوردی شوند.

##### اگر قصد آب‌تنی یا شنا دارید، این هشدارها را جدی بگیرید

مدیرکل آموزش‌های همگانی معاونت آموزش و پژوهش و فناوری جمعیت هلال‌احمر هم‌زمان با فصل گرما و افزایش تمایل به شنا و آب‌تنی، توصیه‌هایی را برای جلوگیری از غرق‌شدگی به مردم ارائه کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، نواب شمس پور با اشاره به گرمای هوا و افزایش سفرهای دریایی به بیان توصیه‌هایی برای پیشگیری از غرق‌شدگی پرداخت و گفت: بر اساس بررسی‌های میدانی و پژوهشی با چند نوع غرق‌شدگی مواجه هستیم؛ یکی از آن‌ها غرق‌شدگی در سواحل دریا‌های شمال و جنوب کشور است که در فصل تابستان در شمال کشور بیشتر است. آمار نشان می‌دهد غرق‌شدگی در مناطق حفاظت‌شده کمتر و در مناطق غیر مجاز که نجات غریق حضور ندارد و حفاظت شده نیست، بسیار بیشتر است و به همین دلیل توصیه می‌شود اگر افراد قصد شنا کردن دارند حتماً در مناطق حفاظت‌شده و امن که نجات غریق حضور دارد، این کار را انجام دهند و نسبت به عمق مکانی که در آن شنا می‌کنند، آگاهی داشته باشند. وی ضمن اشاره به اینکه مسافران از استان‌های مرکزی و بدون دریا که کمتر شنا کردن بلدند، بیشتر دچار غرق‌شدگی می‌شوند و افراد محلی در شهرهای دریایی که می‌دانند کدام مناطق خطرناک است، کمتر دچار این حادثه می‌شوند، ادامه داد: یکی از مسائلی که در مورد غرق‌شدگی در سواحل باید مورد توجه قرار گیرد حفاظت از کودکان است. خانواده‌ها در سواحل اغلب در حال تفریح و گفت و گو با یکدیگر هستند و ممکن است از فرزندانشان غافل شوند و کودکان به سمت دریا بروند، از این رو توصیه در سواحل بسیار مراقب کودکان باشیم.مدیرکل آموزش‌های همگانی جمعیت هلال‌احمر بیان اینکه غرق‌شدگی‌هایی که در کشور داریم تنها به سواحل دریاها مربوط نمی‌شود، بیان کرد: یکی از بیشترین نوع غرق‌شدگی‌ها در استخرهای کشاورزی رخ می‌دهد که بیشتر در مناطق کویری نظیر یزد و اصفهان است. معمولاً کف این استخر لجن بسیاری وجود دارد و هنگامی که فرد در این استخر‌ها می‌افتد، گرفتار می‌شود.

شمس پور با اشاره به اینکه همچنین بخش زیادی از غرق‌شدگی‌ها مربوط به رودخانه‌ها است و استان خوزستان بسیاری این نوع غرق‌شدگی را داراست، افزود: استان‌های مختلف کشور روخانه‌های فصلی و دائمی بسیاری دارند و محیط‌شنا در رودخانه با سایر آموزش‌های بسیاری است. وی ضمن بیان اینکه بخش دیگری از غرق‌شدگی‌ها به پشت سدها مربوط می‌شود، خاطرنشان کرد: از آنجایی که گل و لای پشت سدها انباشت می‌شود، محیط بیرونش بسیار خطرناک است و همچنین در این مناطق نجات غریق حضور ندارد و به همین دلیل غرق‌شدگی در سدها حتی از غرق‌شدگی در دریاها بیشتر است. به‌طور کلی غرق‌شدگی در رودخانه‌ها، استخرهای کشاورزی و پشت سدها بسیار بیشتر از سواحل است. همچنین بخش دیگر غرق‌شدگی‌ها به استخرهای خانگی مربوط می‌شود.